

Editorial

Em 2002, o lançamento do Boletim Informativo da ABPF, de periodicidade semestral, representou o início de uma nova etapa no esforço da ABPF em mostrar suas realizações aos seus associados. Nesta mesma linha, estamos lançando o ABPF Boletim, um informativo periódico distribuído pela Internet, que nos permitirá publicá-lo com uma frequência maior, sem limitação de espaço, além de permitir um maior estreitamento entre os associados e as atividades cotidianas da ABPF, e talvez mostrar ao associado como se engajar como voluntário em alguma dessas atividades.

Por fim, lembramos aos associados que este informativo aceita de bom grado contribuições sob forma de artigos, idéias, etc, bastando enviá-las para o email que aparece na última página.

Redação do ABPF Boletim

Comemoração dos 25 Anos da ABPF
--

No dia 21 de dezembro de 2002 realizou-se a Festa Comemorativa dos 25 Anos da ABPF, contando com a presença maciça de associados e demais pessoas interessadas em preservação ferroviária. A estação de Anhumas, ponto inicial da Viação Férrea Campinas – Jaguariúna (VFCJ), ficou lotada. Pouco depois das dez horas ocorreu o primeiro desfile de locomotivas com as vaporosas 401 (ex-NOB), 1170 (ex-EFCB), 338 e 210 (ex-RMV).

Por volta das onze horas, as locomotivas 401, 1170 e 338 formaram o Trem Especial, em tração triplex, contando com 10 carros, incluindo o luxuoso Carro Administração Panorâmico de Aço Carbono (ex-Fepasa) que transportou convidados especiais como autoridades da cidade de Campinas, representantes de empresas patrocinadoras da ABPF e membros da diretoria da ABPF.

Chegando em Carlos Gomes, os visitantes desembarcaram do trem, que foi posteriormente recolhido para fora do pátio. Com a linha principal livre, iniciou-se um novo desfile de locomotivas.

As locomotivas 4, 5, 9 (ex-EFA), 215, 222, 604 (ex-CPEF), 50 (ex-Usina Santo Amaro) e a 58 (ex-EFS), todas operacionais, fizeram um show a parte. A demonstração do funcionamento do guindaste à vapor com suas evoluções foi uma cena muito bonita. Junto com as locomotivas, apresentou-se os carros recém restaurados, como o CL-13 (Inspeção CMEF), CM-15 (Encomendas CPEF) e o magnífico CL-1 (Administração CMEF, conhecido carro do Imperador). Ocorreu também a inauguração oficial da locomotiva n.º 4 (ex-Usina Dolabela) que fazia sua primeira aparição pública, após o restauro. Enquanto acontecia o show, foi disponibilizada a venda de comidas e bebidas para os visitantes. Por volta das 14h30min, o trem especial partiu de volta para estação de Anhumas.

Foi um evento memorável, sucesso de crítica e público, que ficará por muito tempo na memória de quem participou, afinal não é sempre que num único dia, pode-se

constatar parte do trabalho de preservação realizado pela ABPF e ainda contemplar 12 locomotivas à vapor acesas e trafegando. *(por Rodrigo Cunha – ABPF/VFCJ).*

Notícias das Regionais da ABPF

Em **São Paulo**, a regional continua operando os trens de passageiros com as locomotivas nº 5 e nº 353 (Velha Senhora, ex-EFCB), além de um bonde, no Museu do Memorial do Imigrante, que fica próximo ao metrô Bresser. Lembramos que a locomotiva nº 353, devido ao seu grande porte, é operada somente no primeiro domingo de cada mês. Mais informações podem ser encontradas no site <http://www.memorialdoimigrante.sp.gov.br>. *(por Elias Araújo – ABPF/SP)*

A regional de **Campinas (VFCJ)** foi vítima da forte chuva que caiu em Campinas e região no dia 17/01/03, segunda-feira. A chuva causou sérios estragos na linha da VFCJ, sendo que em vários pontos ocorreu deslizamento de terra dos barrancos, que caíram sobre a linha, principalmente nos quilômetros 11, 15 e 17. Mas o maior estrago foi na altura do km 12,5, onde o "teto" do bueiro existente sob um aterro, não resistindo ao grande volume de água, acabou cedendo e fez com que o aterro e o lastro da linha descessem, e com isso aproximadamente três metros de linha ficaram suspensos no ar.

Na manhã de terça-feira, a equipe da Oficina enquanto se dirigia para Carlos Gomes, com o Auto-de-Linha AL-3, descobriu esses problemas e regressou rapidamente à Anhumas para avisar a Gerência da Ferrovia. Já no mesmo dia, todos os funcionários da VFCJ foram deslocados de suas funções normais para trabalhar na recuperação dos trechos, visando desimpedir o tráfego dos trens. Para coordenar os trabalhos, foi trazido à Campinas o Sr. Juracir Jação, mestre de linha aposentado da MRS em Cruzeiro, que já prestava serviços de manutenção de linha para a regional da ABPF de Cruzeiro, tanto na linha Cruzeiro-Túnel, quanto na linha São Lourenço-Soledade.

Utilizou-se dois vagões plataforma repletos de terra e um vagão de pedra para recompor o referido aterro. Como o tempo ajudou e não choveu mais durante a semana, os serviços puderam ser feitos à todo vapor e a linha pôde ser reaberta ao tráfego no sábado da mesma semana.

A conclusão da ampliação da estrutura de cobertura de material rodante na estação de Anhumas, no ano passado, permitiu à VFCJ colocar toda a frota de carros de madeira e aço carbono sob a cobertura.

Em Anhumas ficam guardados 12 carros, que são os mais usados, e em Carlos Gomes ficam abrigados mais 23 carros sob a cobertura, além da locomotiva GE-Cooper nº 3128 algumas outras locomotivas. Apenas os dois carros de aço inoxidável e a Automotriz (também de inox) ficam ao tempo por não sofrerem praticamente nada com as intempéries. *(por Rodrigo Cunha - ABPF/VFCJ)*

A regional do **Paraná** possui uma página na internet muito interessante, o endereço é: www.abpfpr.com.br.

No **Rio de Janeiro**, a regional continua realizando encontros aos sábados à partir das 14hs, na Cabine 3 do Engenho Novo, localizada à praça do Engenho Novo s/n, junto

à estação Engenho Novo. Maiores informações com David Zaidan no e-mail: dzn02@terra.com.br.

Artigo: A Locomotiva n° 50

A Locomotiva a vapor n° 50 (0-10-0), fabricada em 1930 pela Henschel (Alemanha) sob n. de fabricação 21687, possui uma história muito peculiar existindo duas versões sobre sua origem, pois ainda não se sabe ao certo por meio de quem a locomotiva foi importada.

A primeira versão diz que a locomotiva foi encomendada pela Viação Férrea Federal Leste Brasileiro - VFFLB, onde entrou em tráfego com o número 8. Posteriormente foi vendida para Usina Barreiros (Barreiros - PE) onde trafegou sob o número 50. O grande mistério da 50 continua sendo o fato de que era a única de sua classe na Leste e também a sua "corneta" a vapor. A hipótese corrente é de que ela foi adquirida para satisfazer algum contrato de transporte de cana assinado com alguma usina, e que a corneta seria para marcar os turnos dos cortadores no canavial.

A segunda versão é que a locomotiva foi comprada na Alemanha por um senhor de origem portuguesa, da vila de Tentugal em Portugal, para a Great Western. Acredita-se que a placa "Tentugal" ostentada na cabine pela 50 seja decorrência do fato citado. Porém ao desembarcar em Recife, a máquina desprende-se dos cabos e caiu dentro do mar. Uma semana após, ela foi retirada, limpa e depois acesa. Segundo consta não houve nenhum problema, porém o comprador acionou o seguro, que pagou a indenização e a vendeu a um usina de cana, que a princípio seria a Usina Barreiros.

A partir da venda da locomotiva à Usina Barreiros, ponto a partir do qual as duas versões tornam-se iguais, a 50 foi posteriormente vendida à Usina São José na Região de Campos-RJ e mais tarde foi para a Usina Santo Amaro, em Baixa Grande-RJ, que também era proprietária da locomotiva 221 (ex-EF Leopoldina).

A ABPF entrou em contato com o proprietário da Usina, o cubano Fernando de la Riva, que informou que só venderia as duas locomotivas juntas. A Usina fez um anúncio no Jornal do Brasil e apareceu um comprador vindo do Uruguai, de descendência alemã interessado em comprar a 50 pois na Alemanha, onde ele vivia, havia uma locomotiva igual. Esse comprador só não a comprou pois no Uruguai a bitola é padrão e a 50 é de bitola métrica.

Novamente a ABPF entrou em contato com o proprietário e negociou a 221, com o compromisso de achar um comprador para a 50. Começou a busca de alguém que pudesse ajudar a ABPF, quando apareceu o Sr. Engelberto dizendo que poderia comprá-la e deixá-la com a ABPF. A ABPF pagou o transporte da 221, e o Sr. Engelberto além de comprar a 50, negociou com uma empresa o transporte da 50. A locomotiva 50 foi a primeira locomotiva a atravessar a ponte Rio Niterói, sendo que a polícia só permitiu a passagem depois das 10 da noite para não atrapalhar o trânsito.

Em conversas com o pessoal da Usina ficou-se sabendo que apesar da locomotiva 50 ser uma 0-10-0, nunca houve problemas com o tráfego dela na linha de Usina, que era péssima. A 50 era a preferida dos maquinistas pois era uma máquina muito forte e puxava sem dificuldades grande quantidade de grades de cana. Nessa região de Campos, era comum as Usinas utilizarem a linha da Leopoldina em tráfego mútuo mas para isto

Ano I n° 1 – Março de 2003

Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

era necessário que as máquinas passassem por uma vistoria nas oficinas da Leopoldina, em Campos, sendo que a 50 nunca recebeu restrições.

(Redação Final: *Lourenço S. Paz*. Colaboraram: *José L. V. Fróes, Nicholas Burman e João Bosco Setti*).

Sessão de Fotos



Locomotiva 50 na estação de Carlos Gomes (VFCJ) em janeiro de 1995, ainda com a pintura da Usina Santo Amaro



Vista do tender da locomotiva 50 na estação de Carlos Gomes (VFCJ) em janeiro de 1995 ainda com a pintura da Usina Santo Amaro



A 50, após a reforma, com a pintura da ABPF em 2001. Note ao fundo os carros em aço inóx e à esquerda a cobertura para os carros na estação de Carlos Gomes (VFCJ)



Vista do Tender da 50 com a pintura da ABPF em 2001.

O ABPF Boletim é uma publicação em meio eletrônico destinada somente aos associados da ABPF. As opiniões expressas nos artigos assinados não necessariamente representam a opinião da ABPF. Para contactar a redação: isp_efb@uol.com.br. Diagramação: Lourenço S. Paz
Conselho Editorial: Sérgio Romano, Hélio Gazetta Filho e Lourenço S. Paz

Para contactar a Diretoria Nacional da ABPF e o Conselho Permanente por carta: Caixa Postal 86 Cep: 13001-970 – Campinas–SP. Por telefone (19) 3207-3637 e fax (19) 3207-4290, ou ainda por email: abpfcps@terra.com.br e abpf@abpf.org.br.